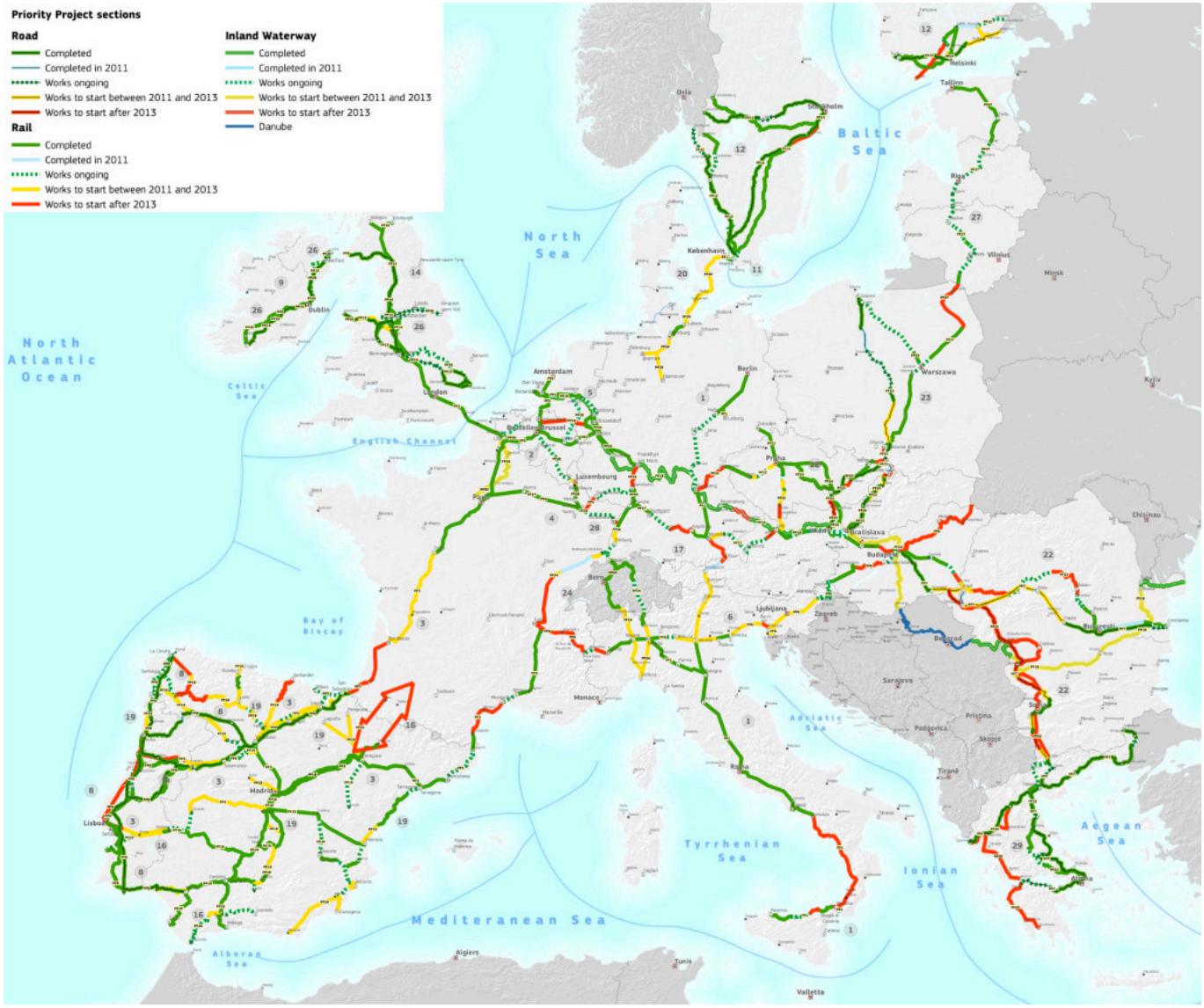
Il Piano Regolatore Portuale vigente del porto di Genova, approvato nel 2001, rappresentò una delle prime esperienze a livello nazionale di pianificazione urbanistica e territoriale elaborata a partire dall'approvazione della Legge 84/1994 di riforma in materia portuale. Il PRP vigente fu in grado di promuovere un modello evoluto di città portuale, in cui, pur lasciando ampio spazio allo sviluppo delle attività produttive, un ruolo centrale venne assegnato all'esigenza di mettere in relazione le aree portuali e gli spazi urbani attraverso un percorso di riconversione di significative porzioni di territorio in parte tutt'ora in corso.

Oggi lo scenario economico e trasportistico in cui il porto si trova ad operare è stato oggetto di importanti trasformazioni che, rispetto alle previsioni contenute negli studi di dieci anni fa, si sono concretizzate in nuove esigenze infrastrutturali destinate a condizionare pesantemente la competitività dello scalo e delle realtà produttive che vivono e lavorano con esso. Primo fra tutti il gigantismo navale nel settore del trasporto container e in quello crocieristico che induce forti ripercussioni sulle caratteristiche fisiche e infrastrutturali dei porti, ancora più accentuate in quelli di destinazione come Genova, seguito dal fenomeno della concentrazione dei traffici che pone, in modo ancora più forte rispetto al passato, l'esigenza di sviluppare interventi su larga scala per incontrare i bisogni del trasporto e della logistica in una dimensione internazionale.

Su queste basi l'Autorità Portuale di Genova ha avviato una nuova fase di pianificazione dello sviluppo portuale di lungo termine che sposta l'attenzione dalla dimensione locale a quella di "sistema" dove il porto rappresenta un nodo di una rete infrastrutturale e organizzativa complessa e articolata che travalica il territorio urbano e regionale per allargarsi al mercato europeo.

Gli obiettivi di sviluppo del nuovo PRP tendono, in primo luogo, ad una progressiva integrazione del porto di Genova in una rete internazionale, sia attraverso lo sviluppo di strategie e politiche di sistema macroregionali sia mediante il rafforzamento come nodo preferenziale nel *core network* delle reti trans-europee TEN-T, anche in relazione al ruolo che potrà assumere lo scalo rispetto alla sponda sud del Mediterraneo.



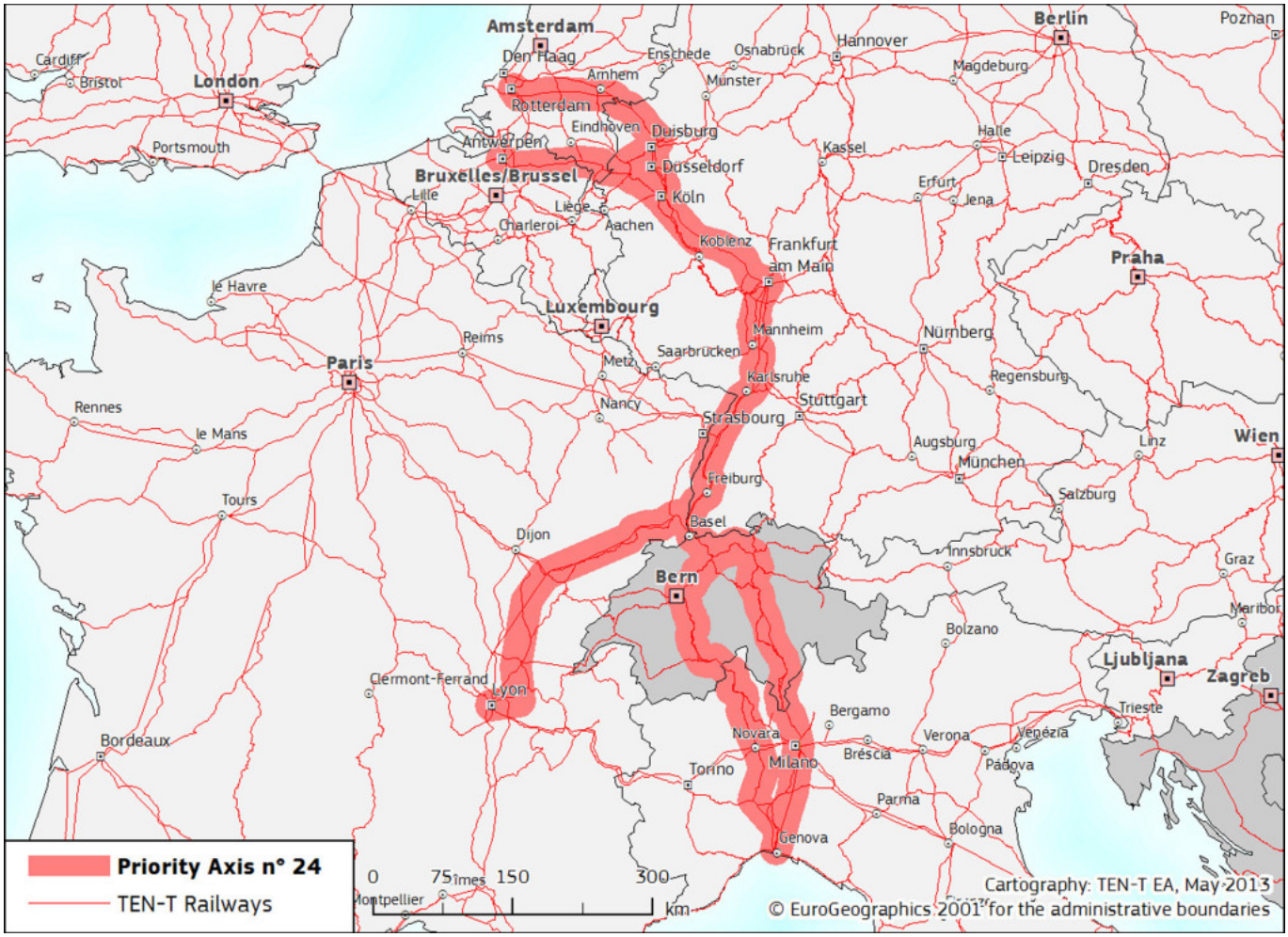
“La collocazione del nodo di Genova all’interno delle reti trans-europee TEN-T.”

L’aumento della competitività e il potenziamento della capacità produttiva saranno invece assicurati attraverso una serie di interventi infrastrutturali, migliorando l’accessibilità marittima e terrestre e creando nuovi spazi e banchine, nonché puntando sul miglioramento dell’efficienza e della qualità delle variabili tecnologiche e organizzative alla base del processo portuale e logistico, tendendo ad un processo integrato nella gestione e nel monitoraggio dei flussi fisici e documentali.

Ultimi due punti, non meno importanti, quello della sostenibilità ambientale, perseguendo il risparmio energetico, l'utilizzo di energie rinnovabili e migliorando l'influenza del porto su aria, acqua, suolo e rumore, e quello della creazione di valore per il territorio, migliorando la qualità della vita e facilitando l'insediamento di centri d'eccellenza nel campo della ricerca, della tecnologia e della formazione, ponendo quindi la risorsa umana al centro del percorso di sviluppo del porto e dei territori ad esso funzionalmente e fisicamente legati.

Al servizio degli obiettivi e degli scenari individuati, le "Linee guida per il nuovo PRP" hanno indicato tre modelli da perseguire nel futuro sviluppo del porto di Genova: la realizzazione di nuovi riempimenti a mare, lo sviluppo di aree retroportuali oltre Appennino e progressive riconversioni attraverso una rifunzionalizzazione ad usi portuali.

Su questi modelli l'Autorità Portuale ha elaborato diversi scenari di trasformazione che traguardano un nuovo assetto infrastrutturale e morfologico dello scalo ligure, ridefinendo il suo sviluppo per i prossimi anni ad una scala sovra locale e strettamente connessa al sistema delle reti trans-europee di cui Genova rappresenta uno dei nodi fondamentali. Il Corridoio Genova – Rotterdam rappresenta infatti una delle principali dorsali europee, attraversando i principali distretti economici e produttivi e permettendo di mettere in relazione i maggiori sistemi portuali del nord Europa con i porti dell'Alto Tirreno.



Il Corridoio Genova – Rotterdam (Asse Prioritario n. 24 TEN-T Railways) che costituisce una delle principali dorsali europee e il collegamento con i porti del Nord Europa.

Ciò rappresenta una condizione imprescindibile per assicurare al porto di Genova un ruolo di *gateway* mediterraneo per i principali distretti produttivi e il mercato centrale europeo, grazie al suo posizionamento rispetto alle primarie rotte commerciali est-ovest e ai paesi della sponda sud del Mediterraneo. In quest'ottica lo sviluppo portuale non potrà prescindere dall'assetto infrastrutturale della macroregione di appartenenza, tale da consentire connessioni adeguate e omogenee lungo tutto il Corridoio dei due mari.

Il percorso avviato, e tutt'ora in corso, è confluito in un primo passaggio condiviso con la Comunità Portuale nel mese di luglio del 2013; questo riguarda un'ampia revisione degli accessi marittimi al bacino di Sampierdarena attraverso la realizzazione di una nuova diga foranea, tale da consentire un significativo aumento degli specchi acquei protetti e da permettere l'accesso alle nuove navi porta contenitori da 18.000-22.000 TEUs. La nuova imboccatura consentirà, alle navi di maggiori dimensioni, di eseguire in massima sicurezza manovre e accessi al bacino del porto storico, attualmente interessato dai lavori di completamento delle nuove infrastrutture dedicate al traffico container, al settore crocieristico e traghetti, nonché al comparto delle riparazioni navali.

Tale opera rappresenta indubbiamente un intervento di interesse nazionale di primaria importanza, riconducibile ad un ambito macroregionale e sovra locale che, assieme al completamento e alla realizzazione dei diversi interventi infrastrutturali previsti, consentirà al porto di Genova di mantenere e rafforzare il suo ruolo di nodo preferenziale nei commerci globali.



“La nuova diga foranea consentirà una revisione degli accessi marittimi al bacino di Sampierdarena.”

Il nuovo Piano Regolatore del porto di Genova intende porsi dunque quale momento di innovazione rispetto al tradizionale strumento urbanistico, supportato sia da recenti orientamenti legislativi che riconoscono alle Autorità Portuali un nuovo ruolo nello sviluppo della logistica, sia dall’auspicata riforma del settore marittimo e portuale. In questo percorso sarà determinante il ruolo assunto dagli Enti di governo dei porti quali soggetti in grado di coordinare un nuovo modello di sviluppo, non più limitato all’organizzazione funzionale delle sole banchine, ma in grado di incidere sull’intero sistema logistico e la macroregione di influenza, attraverso una forte sinergia e un approccio integrato tra soggetti pubblici e privati coinvolti nel

processo di pianificazione.



Ipotesi di scenario per lo sviluppo futuro del porto nell'area di Sampierdarena.

Head Image: Una veduta panoramica dell'area portuale di Genova.